Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4595

10. 05. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michaele Hustedt, Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/4459 —

Trassenführung der Neubaustrecke der Deutschen Bahn AG zwischen Frankfurt/Main und Köln

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beabsichtigt, eine ICE-Neubaustrecke (NBS) zwischen Frankfurt/Main und Köln zu bauen. Diese Neubaustrecke wird von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht abgelehnt, bedarf aber unseres Erachtens einiger Korrekturen bei der Trassenführung.

Seit einigen Jahren gibt es Widerstand gegen die Trassenführung der NBS südlich von Siegburg, besonders im Siebengebirge, organisiert u. a. auch in örtlichen Bürgerinitiativen. Dieser Widerstand richtet sich ebenfalls nicht gegen die NBS „an sich", sondern ist von der Auffassung getragen, daß in Anbetracht der zur Disposition stehenden finanziellen Gesamtaufwendungen mit einem fast vernachlässigbaren zusätzlichen finanziellen Aufwand durch Trassenveränderungen wesentliche Verbesserungen für Mensch und Natur erreicht werden können.

Dem Protest gegen die geplante Trassenführung haben sich mittlerweile auch alle Stadtratsfraktionen der betroffenen Kommunen Sankt Augustin, Bad Honnef und Königswinter sowie deren Verwaltungsspitzen und der Rhein-Sieg-Kreis angeschlossen. Ihre Forderungen an die DB AG haben das gleiche Ziel.

Für die fraglichen Streckenabschnitte ließ die DB AG Varianten prüfen, die sich nicht durch die Streckenführung, sondern ausschließlich durch die jeweilige Höhenlage unterschieden.

Per Kreistagsbeschluß hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Gutachten über die gesamte Strecke südlich von Siegburg bis zur Landesgrenze in Auftrag gegeben, welches die optimale Lösung bei einer Streckenführung westlich der BAB A 3 – wie auch von der DB AG beabsichtigt ist – herausfinden sollte. Die aufgrund dieses Gutachtens optimierte Trasse entspricht im großen und ganzen der raumordnerischen Beurteilung der Bezirksregierung sowie den Forderungen der betroffenen Städte. Diese Trasse wird von allen o. g. kommunalen Gruppierungen gefordert. Sie hat die Bezeichnung Rhein-Sieg-Kreis-Trasse (RSK-Trasse) erhalten.

Im wesentlichen werden folgende Argumente für die RSK-Trasse aufgeführt:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 8. Mai 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bei geringem finanziellen Mehraufwand gewährleistet sie gegenüber der DB AG-Trasse

- einen wesentlich verbesserten Lärmschutz,
- eine viel unauffälligere Einbettung in das Landschaftsbild,
- einen besseren Schutz der durchschnittenen Natur- und Landschaftsschutzgebiete,
- in Teilen eine geringere Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts,
- einen in Teilen geringeren Erdaushub, weil mit Troglagen und nicht mit tiefen Einschnittlagen gearbeitet werden soll,
- die geringste Flächenbeanspruchung.

Vorbemerkung

Die in der Einleitung der kleinen Anfrage enthaltenen Bewertungen hinsichtlich der RSK-Trasse werden nicht geteilt. Auf eine Stellungnahme hierzu wird im Hinblick auf die noch ausstehende Entscheidung im Planfeststellungsverfahren verzichtet.

1. Wieso wurde die vom Rhein-Sieg-Kreis geforderte RSK-Trasse, welche von den betroffenen Städten und auch der Bezirksregierung mitgetragen wird, von der DB AG bisher nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht?

Die RSK-Trasse wurde vom Rhein-Sieg-Kreis in die Planfeststellungsverfahren eingebracht. Sie wird vom Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde bei seiner Abwägung für den Planfeststellungsbeschluß berücksichtigt werden.

2. Mit welcher Begründung hat die DB AG auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet?

   Wie wird die Vereinbarkeit dieses Vorgehens mit der europäischen Rechtsprechung begründet?

Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde bereits im Rahmen der Raumordnungsverfahren durchgeführt, die den Planfeststellungsverfahren vorausgingen. Gemäß § 16 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat die Deutsche Bahn AG ihre ergänzenden Untersuchungen in den laufenden Planfeststellungsverfahren in dieser Hinsicht auf zusätzliche und andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt.

3. Ist es richtig, daß die Umweltverträglichkeitsstudien der DB AG zu den jeweiligen Trassenvarianten in den verschiedenen Planfeststellungsabschnitten nur während des Planfeststellungsverfahrens, zum Teil erst nach der ersten Auslegung, durchgeführt worden sind?

Die ergänzenden Umweltverträglichkeitsuntersuchungen waren in allen Planfeststellungsabschnitten Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Lediglich im Abschnitt 32 wurde – aufgrund einer Planungsänderung – diese Unterlage mit den geänderten Planfeststellungsunterlagen öffentlich ausgelegt.

4. Ist es richtig, daß die während des Raumordnungsverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie nicht in das Planfeststellungsverfahren übernommen werden durfte, da sie sich auf eine Trasse bezieht, die eine andere Führung hat als die des Planfeststellungsverfahrens?

   Falls diese Vorgehensweise zulässig sein sollte, was sind die Gründe hierfür?

Nein. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung aus dem Raumordnungsverfahren wurde in die Planfeststellungsunterlagen übernommen mit Ausnahme von jenen kleinräumigen Trassenänderungen, für die ergänzende Untersuchungen durchzuführen waren. Im übrigen wird verwiesen auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3.

5. Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtkosten der Planfeststellungsabschnitte 24 bis 33?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) betragen die Gesamtkosten für die Neubaustrecke Köln—Rhein/Main in den Planfeststellungsabschnitten 24 bis 33 ca. 761 Mio. DM.

6. Welche absoluten Mehrkosten entstehen aufgrund der Ergebnisse der optimierten Rhein-Sieg-Trasse in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten 24, 31, 32 und 33, und wie ist deren Verhältnis zu den Kosten der Trassenführung in Nordrhein-Westfalen bzw. zu den der Gesamtstrecke?

Nach Angaben der DB AG verteilen sich die Mehrkosten für die RSK-Trasse wie folgt auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte:

Abschnitt (Nr.)	24	31	32	33	Summe
Mehrkosten (Mio. DM)	99	92	14	52	257

Die Kosten für die RSK-Trasse lassen sich mit denen des Streckenabschnitts in Nordrhein-Westfalen oder mit denen der Gesamtstrecke nicht vergleichen, da ähnliche Forderungen für andere Abschnitte in den Kostenvergleich einzubeziehen wären.

7. Nach welchen Methoden erfolgt die schalltechnische Untersuchung?

   a) Wird rechtsverbindlich mindestens die Einhaltung der Lärmgrenzwerte gemäß 16. BImSchV garantiert?

   b) Hat die DB AG bei ihren Untersuchungen die Zunahme des „aerodynamischen Geräuschanteils" ab einer Geschwindigkeit von 200 km/h berücksichtigt?

Die schalltechnische Untersuchung wurde auf der Grundlage der geltenden Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Bestimmungen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) durchgeführt.

Die DB AG hat demgemäß sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel für den von der Neubaustrecke ausgehenden Verkehrslärm die Immissiongrenzwerte nicht überschreitet. Die DB AG ist dagegen nicht gehalten, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen, die darüber hinausgehen; unter Beachtung des Haushaltsrechts, der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit darf auch das Bundesministerium für Verkehr die Mehrkosten hierfür nicht tragen.

Die DB AG hat bei den Berechnungen des Beurteilungspegels die aerodynamischen Geräuschanteile berücksichtigt.

8. Ist es richtig, daß die „feste Fahrbahn" auch im beschriebenen Bereich zu erhöhten Lärmwerten führen wird?

Die Lärmemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb sind bei Gleisen der Oberbauart „feste Fahrbahn" ohne weitere Zusatzmaßnahmen etwa 3 dB(A) höher als bei Gleisen auf Schotteroberbau (SchO). Durch konstruktive Maßnahmen (z. B. schallabsorbierende Beläge) wird eine akustische Gleichwertigkeit der festen Fahrbahn in der Weise erzielt, daß keine höheren Beurteilungspegel als beim SchO verursacht werden.

9. Wurden die erhöhten Lärmschutzwerte aufgrund der festen Fahrbahn in sämtlichen laufenden bzw. abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren bzw. in den Umweltverträglichkeitsprüfungen berücksichtigt?

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung gelten entsprechend den Nutzungsarten in den benachbarten Gebieten, ohne daß hierbei nach bestimmten Oberbauarten unterschieden wird.

10. Ist es richtig, daß spezielle Lärmabsorber, die den erhöhten Lärm aufgrund der festen Fahrbahn mindern sollen, ohne feste Fahrbahn zu niedrigeren Lärmwerten führen würden – wenn ja, um welchen Wert – und daß diese Lärmabsorber aber nur im engeren Siedlungsbereich eingesetzt werden, so daß es mit Sicherheit aufgrund der festen Fahrbahn zu einer größeren Verlärmung der freien Landschaft kommen wird?

Lärmabsorber sollen sicherstellen, daß eine akustische Gleichwertigkeit der festen Fahrbahn mit dem SchO erreicht wird (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 8). Die Absorber haben hinsichtlich der Lärmminderung die gleiche Wirkungsweise wie Schotter. Die Kombination von Lärmabsorbern mit SchO ist nicht möglich, da Gleise im Schotterbett regelmäßig maschinell durchgearbeitet werden müssen.

Lärmschutz dient im übrigen dem Schutz der Nachbarschaft, wobei darunter der Personenkreis zu verstehen ist, der sich regelmäßig im Einwirkungsbereich der Lärmquelle aufhält. „Soweit keine Nachbarschaft besteht, ist" – so die Amtliche Begründung der Verkehrslärmschutzverordnung – „Lärmschutz nicht erforderlich".

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333